

AVENANT N°1

ARTICLE 2 – MACHINES CONCERNÉES

Les modèles éligibles à concourir dans les classes Production doivent respecter un plafonnement des prix publics de vente fixé à :

- Production 600 : 15 000 € TTC.
- Production 1000 : 25 000 € TTC.

Les motos Production 600 & 1000 font obligatoirement l'objet d'une homologation FFM.

Toutes les pièces et tous les systèmes non mentionnés dans les articles suivants doivent rester tels qu'ils ont été produits à l'origine par le fabricant pour la moto homologuée.

En catégories Supersport et Superbike Production (Championnat de France Superbike), il peut être admis des machines au-delà du plafonnement des prix de vente dans le cas où ces dernières ont été produites et homologuées par le constructeur dans le respect du règlement de la catégorie Production. Ces machines doivent respecter un plafonnement des prix publics de vente fixé à :

- Supersport Production : 20 000 € TTC.
- Superbike Production : 30 000 € TTC.

ARTICLE 3 – CADRE & CHASSIS

3.2. – FOURCHE AVANT

Les fourches, les plongeurs, la potence, l'axe de roue, les T supérieure et inférieure, etc., doivent rester tels qu'ils ont été produits à l'origine par le fabricant pour la moto homologuée.

Les pièces internes d'origine des fourches homologuées peuvent être modifiées ou changées, mais strictement limitées au(x) ressort(s) et aux soupapes/clapets. **Le changement des bouchons de fourche est interdit.** Seuls les kits constructeurs sont autorisés. Un document listant les pièces homologuées dans les différentes catégories est disponible sur : <https://www.cdfpromosport.fr/reglements/>.

En catégories Superbike et Supersport Production, les éléments intérieurs de la fourche peuvent être changés de manière libre. Seuls les kits constructeurs à un prix catalogue TTC inférieur à 2 000 €, y compris les bouchons, sont autorisés. Un document listant les pièces homologuées dans les différentes catégories est disponible sur : <https://www.fsbk.fr/reglements/>.

N'importe quelle qualité et quantité d'huile peut être utilisée dans les fourches avant.

Les systèmes de fluides électromagnétiques qui modifient la viscosité du ou des fluides de suspension pendant le fonctionnement ne sont pas autorisés.

Les joints cache-poussière peuvent être modifiés, changés ou retirés à condition que la fourche reste totalement étanche.

La hauteur et la position de la fourche avant par rapport aux T de fourche sont libres.

Un amortisseur de direction peut être ajouté ou remplacé par un amortisseur de recharge. L'amortisseur de direction ne peut pas agir comme un dispositif de limitation du verrouillage de la direction.

L'ajout de petits supports pour la béquille avant n'est pas autorisé si ce n'est pas monté à l'origine sur la moto homologuée.

ARTICLE 5 – PNEUMATIQUES

5.1 – Championnat de France Superbike

Sont seuls autorisés les pneumatiques de la marque Pirelli référencés ci-dessous :

CATEGORIE	PNEU	MODELE	DIMENSIONS	GOMME	TARIF
Superbike Production 600	AV	DIABLO SUPERBIKE DIABLO RAIN	120/70 R 17 NHS TL 120/70 R 17 NHS TL	SC1/SC2 SCR1	204€ 189€
	AR	DIABLO SUPERBIKE DIABLO RAIN	190/60 R 17 NHS TL 200/60 R 17 NHS TL	SCX/SCO/SC1/SC3 SCR1	204€ 286€
Superbike Production 1000	AV	DIABLO SUPERBIKE DIABLO RAIN	125/70 R 17 NHS TL 120/70 R 17 NHS TL	SC1/SC2 SCR1	204€ 189€
	AR	DIABLO SUPERBIKE DIABLO RAIN	200/65 R 17 NHS TL 200/60 R 17 NHS TL	SCX/SC0/SC1/SC2 SCR1	295€ 286€

ARTICLE 8 – MOTEUR

8.7. – Culasse

Aucune modification n'est autorisée.

Aucun matériau ne peut être ajouté ou retiré de la culasse. **Aucune modification du joint de culasse n'est autorisée. La référence d'origine doit être conservée.**

ARTICLE 9 – ELECTRONIQUES

9.2. – Faisceau et contrôle électronique

À tout moment, le directeur technique doit avoir accès et un moyen de se connecter à l'ECU à des fins de contrôle. Les bougies peuvent être remplacées.

En Coupes de France Promosport ainsi qu'en Championnat de France d'Endurance : le système de contrôle électronique (y compris l'ECU, le faisceau électrique et le tableau de bord) doit être le système standard de la moto homologuée.

Le firmware et le logiciel de l'ECU peuvent **doivent** être flashés, **à la charge du pilote, par le prestataire retenu par le FFM.**

Le faisceau d'origine peut être modifié, **remplacé ou déplacé afin de retirer les éléments non-nécessaires à l'utilisation de la moto sur piste (klaxon, clignotants, capteur béquille, etc.). La clé de contact/serrure peut être déplacée ou supprimée.**

Il est de l'entièvre responsabilité du pilote d'assurer le fonctionnement sûr et correct de l'ensemble du système électronique. L'ECU doit être clairement identifié par le numéro de série d'origine délivré par le fabricant lors de la production de l'ECU.

L'ECU doit rester dans sa position d'origine homologuée. Le numéro de série de l'ECU utilisé par l'équipe doit être conforme au modèle et à la plage d'années de la moto homologuée par la FFM et déclarée par le fabricant. **L'acquisition de données est interdite pendant les épreuves.**

En Catégories Supersport et Superbike Production, les ECU et les faisceaux « kits » de chaque constructeur sont autorisés. Un document listant les pièces homologuées dans les différentes catégories est disponible sur : <https://www.fsbk.fr/reglements/>.

L'acquisition de données est autorisée. Si nécessaire, le remplacement du tableau de bord d'origine est autorisé. **Le nombre de capteur est libre.**